



Stichting Incident Management Nederland

Nota van Inlichtingen 2019 - 2022

Beantwoording van vragen naar aanleiding van de aanbesteding van bergingswerkzaamheden van personenvoertuigen op IM-wegen in Nederland

Nota van Inlichtingen 2019 - 2022 180525/IWW/iww
's-Gravenhage, 25 mei 2018

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Vragen over de <i>Aanbestedingsleidraad 2019 - 2022</i>	4
3.	Vragen over de <i>Bergingsovereenkomst 2019 - 2022</i>	13
4.	Vragen over de <i>Kwaliteitseisen 2019 - 2022</i>	26
5.	Vragen over het <i>Offerteformulier 2019 - 2022</i>	29
6.	Andere vragen	30

1. Inleiding

Op 12 april 2018 publiceerde de Stichting IMN de documenten met betrekking tot de aanbesteding van *Bergingsovereenkomsten* voor de contractperiode 2019 – 2022. Geïnteresseerde partijen is de gelegenheid geboden om vragen te stellen over deze documenten of om de Stichting IMN te wijzen op in deze documenten mogelijk voorkomende onjuistheden. Door verschillende partijen is van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. De Stichting IMN bedankt deze partijen voor de genomen moeite.

De ontvangen vragen en opmerkingen worden behandeld in voorliggende *Nota van Inlichtingen*. Dit is gebeurd zonder bekendmaking van de identiteit van vragenstellers. De gestelde vragen zijn niet letterlijk overgenomen, maar ter bevordering van de leesbaarheid in een uniforme, zakelijke stijl geherformuleerd. Vragen zijn gerangschikt op basis van de documenten waar ze betrekking op hebben onder vermelding van paragraaf- of artikelnummers. De in vragen opgenomen verwijzing naar artikel- of paragraafnummers is soms aangepast om de vindbaarheid van informatie te bevorderen. Als over een artikel of paragraaf meer dan één vraag is gesteld, krijgen deze vragen als referentie niet alleen het artikel- of paragraafnummer, maar ook een cursieve volgletter in superscript (^A, ^B, ^C enzovoorts).

Het is mogelijk om aanvullende vragen te stellen met betrekking tot de in de *Nota van Inlichtingen* verstrekte informatie. Zulke vragen dienen uiterlijk op 1 juni 2018 te worden ontvangen op het emailadres aanbesteding@stichtingimn.nl. Zij zullen uiterlijk op 8 juni 2018 op anonieme basis worden beantwoord in een *Tweede Nota van Inlichtingen*. Aanvullende vragen die geen verband houden met de *Nota van Inlichtingen* worden terzijde gelegd.

2. Vragen over de *Aanbestedingsleidraad 2019 - 2022*

- 1.1 Er bestaat een convenant tussen ANWB en Rijkswaterstaat, dat door Stichting IMN wordt uitgevoerd, waarin staat dat de ANWB te allen tijde mag stoppen bij een voertuig met pech. Bergingsbedrijven mogen alleen stoppen na ontvangst van een IM-melding. Om eerlijke concurrentie te bevorderen en om te borgen dat “alle bergingen van personenvoertuigen op IM-wegen door één landelijk netwerk van bergingsbedrijven snel en veilig worden uitgevoerd”, moet aangenomen worden dat met voorliggende aanbesteding het aan gecontracteerde bergingsbedrijven wordt toegestaan om te stoppen op vluchtstrook. Kunt u dit bevestigen?

Nee. De Stichting IMN is niet op de hoogte van het beschreven convenant tussen Rijkswaterstaat en ANWB. Zij is ook niet belast met de uitvoering van dit of enig ander convenant tussen Rijkswaterstaat en de ANWB. De Stichting IMN is verder niet bevoegd om bedrijven te verbieden of toe te staan om op de vluchtstrook te stoppen. Overigens zij er op gewezen dat de Stichting IMN is belast met de afhandeling van incidenten, zoals gedefinieerd in de *Bergingsovereenkomst* en niet met het leveren van pechhulpdiensten. Er is dus geen sprake van concurrentie tussen de Stichting IMN en de ANWB.

- 1.2 De Stichting IMN stelt dat zij vrijwillig de Europese openbare aanbestedingsprocedure toepast zoals beschreven in afdeling 2.2.1. van de *Aanbestedingswet 2012*. Betekent dit dat de Stichting IMN de *Aanbestedingswet 2012* volledig van toepassing verklaart?

Nee. Alleen Afdeling 2.2.1 wordt van toepassing verklaard, inclusief de wetsartikelen waarnaar in Afdeling 2.2.1 wordt verwezen.

- 1.3 De Stichting IMN stelt dat opmerkingen over onjuistheden in de *Aanbestedingsleidraad* uiterlijk op 30 april 2018 moeten worden gemeld. Voor het stellen vragen over de aanbesteding geldt 8 mei als uiterste datum. Waarom wijken de gegeven data van elkaar af?

Er bestaat een verschil tussen het aanwijzen van onjuistheden en het stellen van verduidelijkende vragen. Het is voor de Stichting IMN en andere belanghebbenden belangrijk om over onjuistheden zo snel als mogelijk te worden geïnformeerd.

- 1.4 Is er na publicatie van de *Nota van Inlichtingen* opnieuw gelegenheid voor het stellen van vragen?
Ja. Dit kan tot en met 1 juni 2018 (zie Hoofdstuk 1 van deze *Nota van Inlichtingen*).
- 3.2^A Geldt het tarief van €65,00 per uur voor standby-werkzaamheden ook voor de rayons waarin mogelijk structurele standby-werkzaamheden plaatsvinden zoals beschreven in paragraaf 3.2 van de *Aanbestedingsleidraad*?
Ja. Dit tarief geldt altijd behoudens het gemaakte voorbehoud met betrekking tot laat aangemelde standby-werkzaamheden en standby-werkzaamheden van korte duur. Voor de rayons waarin mogelijk structurele standby-werkzaamheden zullen plaatsvinden, wordt aan inschrijvers gevraagd om twee offertes uit te brengen omdat de toekenning van structureel standby-werk gevolgen kan hebben voor de door de inschrijver haalbaar geachte tarieven en aanrijdtijden.
- 3.2^B In het verleden was het mogelijk dat standby-werkzaamheden werden gegund aan een andere partij dan de gecontracteerde bergingsonderneming. Waarom is dit in de nieuwe contractperiode niet meer mogelijk?
Het is ook in de nieuwe contractperiode mogelijk dat standby-werkzaamheden worden verricht door een andere partij dan de IM-berger. Dit is bepaald in artikel 5.6.2 van de *Bergingsovereenkomst*. Alleen voor de eventueel te verrichten structurele standby-werkzaamheden die zijn beschreven in paragraaf 3.2 van de *Aanbestedingsleidraad* geldt dat deze onderdeel uitmaken van de *Bergingsovereenkomst* en dus alleen door de gecontracteerde bergingsonderneming kunnen worden uitgevoerd.
- 3.2^C Moet bij “structurele standby-werkzaamheden” worden gedacht aan een vaste standby-locatie of is het ook mogelijk dat de standby-berger patrouilleert?
Het gaat om een vaste standby-locatie.
- 3.2^D Wordt de werkwijze bij de uitvoering van standby-werkzaamheden vooraf vastgelegd of in overleg met de opdrachtgever bepaald?
De werkwijze wordt in overleg met de opdrachtgever bepaald.
- 3.2^E Er zijn achttien rayons waarin Rijkswaterstaat overweegt om structurele standby-werkzaamheden te laten uitvoeren. Aan inschrijvers wordt gevraagd om voor die rayons

twee offertes in te dienen, één offerte die geldt als geen structurele standby-werkzaamheden plaatsvinden en één die geldt als dat wel zo is. Is het indienen van twee offertes verplicht?

Nee. Een inschrijver kan ervoor kiezen één offerte in te dienen. Als hij dat doet, dingt hij alleen mee als die offerte betrekking heeft op de situatie die zich uiteindelijk voordoet. Met andere woorden: als een inschrijver alleen een offerte indient voor de situatie waarin geen standby-werkzaamheden plaatsvinden en vervolgens blijkt dat in het betrokken rayon wel structurele standby-werkzaamheden plaatsvinden, dan heeft deze aanbieder voor het betrokken rayon geen geldige offerte ingediend.

5^A Aanbieders wordt gevraagd om voor het rayon waar zij op inschrijven een maximale gemiddelde aanrijdtijd per kwartaal te offeren. Om dit op een verantwoorde manier te kunnen doen is het van belang om te beschikken over informatie over de te verwachten spreiding van IM-meldingen over de verschillende delen van het rayon. Op dit moment is dergelijke informatie alleen beschikbaar voor ongevalsmeldingen in het document *Ongevallen op snelwegen 2010 – 2017*. Kan dergelijke informatie voor 2017 ook voor andere IM-meldingen worden gepubliceerd?

Ja. De Stichting IMN voegt aan de aanbestedingsstukken een excelbestand toe met de titel *IM-meldingen in 2017 naar Tijdstip en Locatie*. Dit document behelst een lijst van alle IM-meldingen in 2017 met opgave van tijdstip, locatie en rayonnummer van elke melding. Daarbij zij uitdrukkelijk vermeld dat de spreiding van meldingen in de contractperiode 2019 – 2022 onbekend is. De cijfers over 2017 hebben alleen indicatieve waarde.

5^B Is het mogelijk om informatie te publiceren over de aanrijdtijden die in de lopende contractperiode door IM-bergers zijn gerealiseerd?

Nee. De Stichting IMN kan geen gedetailleerde informatie over aanrijdtijden publiceren zonder toestemming van de betrokken bergingsondernemingen.

5^C De gemiddelde aanrijdtijd in een periode wordt door de Stichting IMN pas sinds het tweede kwartaal van 2017 op de kwartaalrapporten vermeld die iedere bergingsonderneming over de aan haar gegunde rayons ontvangt. Is het mogelijk om de vier voorgaande rapporten (vanaf 2016 – Q2) in excelvorm beschikbaar te stellen zodat bergers op eenvoudige wijze zelf het gemiddelde over die perioden kunnen berekenen?

Nee. De aan bergingsondernemingen verstrekte kwartaalrapporten in pdf-vorm zijn formele documenten. De Stichting IMN wil geen andere documenten verspreiden waarvan zij niet zeker weet dat ze volledig identiek zijn aan de formele documenten.

5^D De Stichting IMN kent in deze aanbesteding grote waarde toe aan de door de bergingsonderneming behaalde aanrijdtijden. Voor de doorstroming van het verkeer is het echter niet alleen belangrijk hoe lang het duurt voordat de bergingsonderneming op de plaats van het indient arriveert, maar ook hoe lang het duurt voordat hij zijn werk daar heeft afgehandeld. Is het niet beter om het begrip aanrijdtijd in de aanbesteding te vervangen door afhandeltijd?

Nee. De bergingsonderneming heeft verregaande controle over de door hem gerealiseerde aanrijdtijden, met name als deze tijden worden gecorrigeerd voor vertraging als gevolg van files. Dit geldt niet voor afhandeltijden. Die worden door tal van externe factoren beïnvloed, zoals -onder meer - de complexiteit van de berging, het moeten wachten op beveiliging, de uitvoering van technisch onderzoek, het al dan niet op last van de wegbeheerder moeten plaatsen van kegels of uitvoeren van andere werkzaamheden.

5^E De kwaliteit van bergingswerkzaamheden op IM-wegen wordt niet alleen bepaald door de behaalde aanrijdtijd, maar ook door andere kwaliteitscriteria. Is het niet beter dat de gunning plaatsvindt op basis van een brede beoordeling van de kwaliteit van elke inschrijver. Daarbij kan gedacht worden aan een kwalitatieve beoordeling van de organisatie, de materiële uitrusting, de werkprocessen en aan eventueel door de bergingsonderneming te verlenen garanties.

Nee. Het is van belang dat de kwalitatieve beoordeling van inschrijvingen plaatsvindt op een eenvoudige, objectieve en de mededinging niet onnodig beperkende manier. Dat maakt de door de inschrijver geoffreerde aanrijdtijden tot een bij uitstek geschikt criterium. Snelheid is met afstand het belangrijkste criterium voor de beoordeling van de kwaliteit van IM-werkzaamheden. De primaire missie van incident management is het zo snel mogelijk vrijmaken van de weg. Bovendien zijn aanrijdtijden goed meetbaar en daardoor als objectief criterium te gebruiken in een aanbesteding. Andere kwalitatieve criteria zijn minder goed te meten en/of objectiveren en bovendien minder belangrijk.

6D^A Mag een aanbestedende dienst boven- en ondergrenzen stellen aan de te offrenen tarieven?
Ja.

6D^B Op grond waarvan is het minimumtarief vastgesteld op €65,00 en het maximumtarief op €250,00? Voor kleine bergingsondernemingen met relatief weinig IM-werk is het kostbaar om aan de kwaliteitseisen te voldoen. Het gekozen maximumtarief wekt de indruk dat de Stichting IMN van deze kleinere bedrijven af wil.

Het maximumtarief is vastgesteld om te voorkomen dat de Stichting IMN gedwongen kan worden om aanbiedingen met extreem hoge tarieven te accepteren. Daarbij

heeft de Stichting IMN zich georiënteerd op de geldende tarieven per 1 april 2018. Het gekozen maximumtarief komt op basis van de wegingsfactoren in de vorige aanbesteding overeen met een gewogen gemiddeld tarief van €214,38. Op 1 april 2018 waren er slechts 6 rayons waarin dit gewogen gemiddelde met meer dan 5% werd overschreden. Die rayons waren op dat moment goed voor 0,5% van het landelijk volume aan IM-opdrachten. De Stichting IMN streeft er niet naar om kleine bedrijven van deelname uit te sluiten. Zij verwacht ook niet dat het ingestelde maximumtarief daar toe zal leiden. Het minimumtarief is vastgesteld met als doel om te voorkomen dat bergingsondernemingen aanbiedingen indienen met extreem lage tarieven. Daarbij heeft de stichting IMN zich georiënteerd op de geldende tarieven per 1 april 2018. Het gekozen minimum komt op basis van de wegingsfactoren in de vorige aanbesteding overeen met een gewogen gemiddeld tarief van €56,11. Op 1 april 2018 waren er 62 rayons met een lager gewogen gemiddelde. Deze rayons waren op dat moment goed voor 45% van het landelijk volume aan IM-opdrachten.

6D^C Kan het minimumtarief in rayons, waarin in 2017 minder dan 100 IM-meldingen werden doorgegeven, worden verhoogd naar €500,00? Als dat niet gebeurt, zijn deze rayons niet rendabel te bedienen.

De Stichting IMN meent dat het gegeven minimumtarief ook in rayons met een klein aantal meldingen hoog genoeg is om de betrokken werkzaamheden rendabel uit te kunnen voeren. In 2017 waren er 54 rayons waarin meer dan één en minder dan 100 IM-meldingen werden doorgegeven. In die rayons lag het basistarief voor een berging overdag op een gewogen gemiddeld niveau van €145,00.

6G^A De Stichting IMN eist dat inschrijver het *Uniform Europees Aanbestedingsdocument* (“UEA”) tekent. Vraagt de Stichting IMN na gunning ook bewijsstukken op, met name de *Gedragsverklaring Aanbesteden*, het *Uittreksel uit het Handelsregister* een *Verklaring Betalingsgedrag Nakoming Fiscale Verplichtingen* en een *Verklaring Keten- en Inlenersaansprakelijkheid*?

De Stichting IMN vraagt na gunning alleen bewijsstukken op als er gegronde redenen zijn om aan de betrouwbaarheid van de in de UEA afgelegde verklaringen te twijfelen.

6G^B De Stichting IMN maakt gebruik van een van tevoren ingevulde versie van het *Uniform Europees Aanbestedingsdocument* (“UEA”). Is het mogelijk dat de Stichting IMN een door de inschrijver zelf in te vullen versie beschikbaar stelt?

Nee. De Stichting IMN geeft de voorkeur aan een reeds ingevulde versie.

6H Als een aanbieder inschrijft met een onderaannemer, dient de onderaannemer dan een kwaliteitscertificaat te overleggen?

Nee. De onderaannemer werkt, bij gunning van een overeenkomst, onder eindverantwoordelijkheid van de hoofdaannemer. Dit betekent dat bij iedere berging aan de contractuele normen met betrekking tot, onder andere, personeel en materieel, dient te worden voldaan. De onderaannemer hoeft echter niet zelfstandig aan te tonen dat hij als onderneming aan de kwaliteitseisen voldoet.

6J In de *Aanbestedingsleidraad* wordt in paragraaf 6J het tijdstip 24:00 uur op 25 juni genoemd. Is dit hetzelfde als 00:00 uur op 26 juni?

Ja.

7.2 Is het mogelijk om ná de inschrijving en definitieve gunning, maar vóór de ingangsdatum *Bergingsovereenkomst* te voldoen aan de kwaliteitseisen? Dit biedt ook nieuwkomers de mogelijkheid om mee te doen aan de inschrijving, zonder op voorhand te hoeven investeren.

Nee. De Stichting IMN acht het van belang dat deelnemers aan de aanbesteding op het moment van inschrijving al aantonen dat zij beschikken over de basisuitrusting die nodig is om als bergingsbedrijf actief te zijn. Het gaat om minimumeisen die de mededinging niet onnodig beperken.

7.3 ^A Wordt bij het bepalen van het aandeel van een bergingsbedrijf of groep van bergingsbedrijven in het totale werkpakket van de Stichting IMN rekening gehouden met het aandeel van de moedermaatschappijen van bergingsbedrijven, met name van de ANWB die op grond van een convenant met de Stichting IMN IM-meldingen mag afhandelen buiten het Landelijk Centraal Meldpunt van de Stichting IMN ("LCM") om.

Het aandeel van (groepen van) bergingsbedrijven in het totale werkpakket van de Stichting IMN wordt bepaald op basis van de gunningen van rayons aan elke bergingsonderneming, het werkvolume in elk rayon in 2017 en de groepsrelaties tussen de bergingsondernemingen aan welke één of meer rayons zijn gegund. De positie van de ANWB is daarbij alleen van belang als deze partij aan de aanbesteding deelneemt en rayons toegewezen krijgt. Voor de goede orde zij vermeld dat de Stichting IMN geen convenant heeft met de ANWB over het afhandelen van IM-meldingen buiten het LCM om. Verder wordt het aandeel van elke bergingsonderneming in het totale werkpakket van de Stichting IMN bepaald op basis van de meldingen die door het LCM in 2017 werden afgehandeld en niet om andere meldingen die buiten het LCM om worden afgehandeld.

7.3^B De aanbestedingsleidraad geeft informatie over de manier waarop offertes worden beoordeeld, maar niet over het team dat die beoordeling uitvoert. Hoe is dit team samengesteld?

De beoordeling van offertes wordt uitgevoerd door het bestuur van de Stichting IMN.

7.4^A Wat doet de Stichting IMN als zij voor een rayon slechts één aanbieding ontvangt? Zoekt zij dan een andere aanbieder die niet aan de kwaliteitseisen voldoet?

Als voor een rayon slechts één aanbieding wordt ontvangen, zal de Stichting IMN dat rayon in beginsel aan de betrokken aanbieder gunnen. Als de betrokken aanbieder niet aan de gestelde voorwaarden voldoet, zal de Stichting IMN onderzoeken of zij tot gunning aan een andere partij kan komen. De Stichting IMN zal een rayon in beginsel niet gunnen aan een aanbieder die niet aan de gestelde voorwaarden voldoet.

7.4^B Wat doet de Stichting IMN als zij voor een rayon geen aanbieding ontvangt?

Als voor een rayon geen (geldige) aanbieding wordt ontvangen, zal de Stichting IMN onderzoeken of zij tot gunning aan een in tweede instantie te interesseren partij kan komen. Als er een partij wordt gevonden zullen met deze gegadigde in onderling overleg voorwaarden met betrekking tot prijs en gemiddelde aanrijdtijd overeen worden gekomen.

7.4^C Op grond van welke overwegingen kan de Stichting IMN in rayons waarvoor slechts één offerte wordt ontvangen besluiten om van gunning af te zien? Wat is in dat verband de betekenis van het begrip marktconformiteit?

De Stichting IMN kan in rayons waarvoor slechts één offerte wordt ontvangen van gunning afzien als zij een partij kan vinden die niet aan de aanbesteding van het betrokken rayon heeft deelgenomen maar die voldoet aan de kwaliteitseisen en bereid is de werkzaamheden tegen gunstiger condities uit te voeren dan de condities die de enige inschrijver heeft geboden. Het al dan niet beschikbaar zijn van zo'n alternatieve contractpartij bepaalt de marktconformiteit van de enige ontvangen offerte.

7.5^A Op basis van welke criteria besluit de Stichting IMN om de aanbestedingsprocedure tijdelijk of definitief te staken?

Als de Stichting IMN mocht besluiten om de aanbestedingsprocedure tijdelijk of definitief te staken zal zij een dergelijk besluit motiveren en alle belanghebbenden van die motivatie op de hoogte stellen.

7.5^B Hoe vindt de gunning van rayons plaats als de Stichting IMN besluit de aanbestedingsprocedure definitief te staken?

Als de Stichting IMN mocht besluiten de aanbestedingsprocedure definitief te staken, zal zij de belanghebbenden informeren over de manier waarop zij de gunning van rayons zal regelen.

7.6^A Veronderstel dat in een rayon Berger A inschrijft voor €100,00 en 10:00 minuten en Berger B voor €100,00 en 19:00 minuten. Het rayon wordt aan berger A gegund, maar deze realiseert in twee rapportageperioden een gemiddelde aanrijdtijd van 13:00 minuten. Gaat de Stichting IMN in dat geval over tot ontbinding van de overeenkomst met Berger A en gunning van een nieuwe overeenkomst aan berger B op basis van de door Berger B geboden voorwaarden? Of kan de Stichting IMN met Berger B in onderhandeling treden over de overeen te komen voorwaarden?

In de beschreven situatie zal de Stichting IMN in beginsel overgaan tot ontbinding van de overeenkomst, behalve als dat leidt tot een onacceptabele verslechtering van de in het betrokken rayon geleverde prestatie.

7.6^B Veronderstel dat de bergingsovereenkomst is gegund aan een bedrijf dat in het betrokken rayon de enige inschrijver was. De bergingsonderneming voldoet niet aan de eisen met betrekking tot aanrijdtijden en de Stichting IMN is ingevolge artikel 7.12 gerechtigd om over te gaan tot ontbinding van de overeenkomst. Hoe handelt de Stichting IMN in die situatie?

In de beschreven situatie zal de Stichting IMN handelen naar bevind van zaken. Dat betekent dat met de gecontracteerde partij kan worden gesproken over mogelijkheden om de prestaties te verbeteren. De Stichting IMN kan ook besluiten om een andere gecertificeerde bergingsonderneming te benaderen met de vraag of deze de dienstverlening in het betrokken rayon op zich wil nemen en, zo ja, tegen welke voorwaarden.

7.6^C Staat het de Stichting IMN vrij om zelf te bepalen met welke partij zij in onderhandeling treedt over de gunning van een rayon dat is vrijgekomen door ontbinding van een bergingsovereenkomst?

In een dergelijke situatie zal de Stichting IMN in beginsel in onderhandeling treden met de inschrijver die in het betrokken rayon als tweede uit de bus is gekomen. De Stichting IMN behoudt zich het recht voor om van die regel af te wijken als daar aanleiding toe is.

9 Op welke datum dient te worden voldaan aan de *Kwaliteitseisen 2019 – 2022*? Op verschillende plaatsen in de *Aanbestedingsleidraad* worden verschillende data genoemd:

- paragraaf 3.3 (bladzijde 8): op 1 februari 2019

- paragraaf 7.2 (bladzijde 13): op het moment van inschrijving
- hoofdstuk 9 (bladzijde 18): vóór 2 februari 2019

Kan verduidelijkt worden wat de juiste datum is?

Aan de *Kwaliteitseisen* moet worden voldaan op het moment van inschrijving én gedurende de gehele looptijd van de overeenkomst. Die looptijd vangt aan op 1 februari 2019 om 00:00 uur. Op het moment van inschrijving dient als bijlage bij de offerte een certificaat te worden gevoegd dat aantoont dat de aanbieder aan de kwaliteitseisen voldoet. Als dat certificaat op 1 februari 2019 niet meer geldig is, dient de gecontracteerde partij uiterlijk op 1 februari 2019 opnieuw aan te tonen dat hij ook op dat moment aan de kwaliteitseisen voldoet. Bovendien dient een gecontracteerde partij uiterlijk op 1 februari 2019 aan te tonen dat hij beschikt over bedrijfsvestigingen waarmee wordt voldaan aan de in Hoofdstuk 9 van de *Aanbestedingsleidraad* opgenomen afstandseis.

3. Vragen over de *Bergingsovereenkomst 2019 - 2022*

2.1 ^A Kan een bergingsopdracht in een rayon die niet wordt gemeld bij de Stichting IMN of een in de Stichting IMN participerende alarmcentrale door een andere dan de gegunde IM-berger worden uitgevoerd?

Ja. Hierover heeft de Hoge Raad arrest gewezen op 16 januari 2004 onder nummer C02/317HR.

2.1 ^B Zal de Stichting IMN zich inspannen om wegbeheerders en politie van de kennis en motivatie te voorzien die nodig zijn om incidenten correct en tijdig te melden?

De Stichting IMN voert geregeld overleg met politie en wegbeheerders om te zorgen voor een correcte en tijdige doorgifte van incidentmeldingen aan het LCM. Zij kan het correct en tijdig melden van incidenten aan het LCM echter niet garanderen.

2.3 ^A Is de bergingsonderneming verplicht om bergingsopdrachten die zij op een IM-weg ontvangt van een andere partij dan de Stichting IMN of een in de Stichting IMN participerende alarmcentrale te melden aan de Verkeerscentrale en, bij daarop volgende opdrachtverlening door het LCM, als IM-opdracht uit te voeren?

Ja. Dit geldt niet voor de opdrachten voor de uitvoering van pechhulp.

2.3 ^B Is het mogelijk dat er een vaste procedure komt voor de acceptatie van incidentmeldingen door de bergingsonderneming aan de Verkeerscentrale en het daaruit voortvloeien van een IM-opdracht?

Nee. De Stichting IMN heeft geen invloed op het beleid ter zake van Rijkswaterstaat

3.2 ^A Het kan voorkomen dat een melding op een IM-weg aan het LCM wordt doorgegeven met de lokale benaming van de betrokken weg. Dit kan ertoe leiden dat een IM-melding door

het LCM ten onrechte als OWN-melding wordt afgehandeld. Zal het LCM zich inspannen om dit te voorkomen?

Ja. Het LCM moet bovendien in staat zijn om lokale wegnamen te herkennen als IM-wegen.

3.2^B Het komt voor dat incidenten aan het LCM worden doorgegeven met een onjuiste locatie met als gevolg de inschakeling van een andere dan de voor de werkelijke locatie gecontracteerde bergingsonderneming. Is het mogelijk om in gevallen van dit type waarbij het afstandsverschil tussen de gemelde en de werkelijke locatie groter is dan twee kilometer de ingeschakelde bergingsonderneming voor te schrijven dat hij de opdracht alsnog overdraagt aan de voor de werkelijke locatie gecontracteerde bergingsonderneming?

Dit zou kunnen leiden tot ernstige vertraging van de afhandeling van het incident en is daarom niet wenselijk. Daarbij is van belang dat de bedoelde situatie zich slechts zelden voordoet en een willekeurig karakter heeft: er is even veel kans op bevoordeling als benadeling van de bergingsonderneming.

3.3^A Kunnen rayongrenzen tijdens de contractperiode worden aangepast, bijvoorbeeld om deze beter te laten aansluiten op de vestigingsplaatsen van de gecontracteerde bergingsondernemingen?

Nee. Aanpassing van rayongrenzen is gedurende de looptijd van de *Bergingsovereenkomst* alleen mogelijk met instemming van alle in het verband van die grenswijziging belanghebbende bergingsondernemingen.

3.3^B De mogelijkheid bestaat dat in een rayon nieuwe IM-wegen worden opgenomen en bestaande IM-wegen komen te vervallen. Dit kan gevolgen hebben voor de haalbaarheid van de overeengekomen maximale gemiddelde aanrijdtijd. Kan dit risico worden weggenomen?

Bij aanwijzing van nieuwe IM-wegen zal, als de bergingsonderneming daarom vraagt, worden onderzocht of de wijziging gevolgen heeft voor de haalbare maximale gemiddelde aanrijdtijd per periode. Als dat zo is, kan worden afgesproken dat de bergingen op de nieuw aangewezen wegen buiten beschouwing blijven bij de bepaling van de gemiddelde aanrijdtijd.

4.1 In de *Bergingsovereenkomst* wordt gesproken over beschikbaarheid gedurende 365 dagen per jaar. Geldt voor schrikkeljaren een beschikbaarheid gedurende 366 dagen?

Ja.

- 4.2 De bergingsonderneming mag maximaal 2 vervangende bergers aanwijzen. Zou het niet goed zijn dit te vermelden in paragraaf 6C van de *Aanbestedingsleidraad* en op het *Offerteformulier*?

De Stichting IMN denkt niet dat dit de duidelijkheid ten goede komt. Er staat al een verwijzing naar de vervangende berger in paragraaf 6F van de *Aanbestedingsleidraad*.

- 5.1.2 Over hoeveel zitplaatsen dient een bergingsvoertuig te beschikken?

De Stichting IMN stelt geen eisen aan het aantal zitplaatsen in een bergingsvoertuig. Wel eist de Stichting IMN dat de bergingsonderneming, al dan niet in overleg met het LCM, zorgt voor het vervoer van alle bij een incident betrokken personen.

- 5.2 Kunnen de werkzaamheden die de bergingsonderneming moet verrichten in het kader van het beheer door het LCM van onbeheerd achtergelaten voertuigen nader worden toegelicht? Nu wordt in de overeenkomst alleen gesproken over het aanmelden van het voertuig.

Ja. Artikel 5.2 wordt uitgebreid met een korte beschrijving van deze werkzaamheden.

- 5.4 ^A De beveiliging van incidentlocaties is een taak van de wegbeheerder. Waarom moet de bergingsonderneming deze taak overnemen als de wegbeheerder door gebrek aan operationele capaciteit bij een incident verstek moet laten gaan?

Het is van groot belang voor de veiligheid van de bergingsonderneming dat de incidentlocatie adequaat wordt beveiligd. De bergingsonderneming is, gelet op de aard van zijn activiteiten en bedrijfsvoering, de meest geschikte partij om deze taak over te nemen als de wegbeheerder door gebrek aan operationele capaciteit bij een incident verstek moet laten gaan.

- 5.4 ^B De ervaring leert dat beveiligingsopdrachten met name worden verstrekt op tijdstippen waarop Rijkswaterstaat niet voldoende weginspecteurs beschikbaar heeft: buiten kantooruren of in perioden van grote drukte. Dit zijn tijdstippen waarop ook de bergingsonderneming met capaciteitsbeperkingen te maken heeft. Zo lang beveiligingsopdrachten alleen worden verstrekt op tijdstippen waarop Rijkswaterstaat zelf geen tijd heeft, is het voor de bergingsonderneming niet mogelijk om die opdrachten altijd uit te voeren. Dat wordt pas haalbaar als alle beveiligingswerkzaamheden door Rijkswaterstaat aan de bergingsonderneming worden uitbesteed en de onderneming daar bij de inrichting van zijn organisatie rekening mee kan houden. Is de uitvoering van beveiligingsopdrachten door de bergingsonderneming gegeven de beschreven omstandigheden verplicht?

Ja. De Stichting IMN zal echter aan het afwijzen van beveiligingsopdrachten niet zonder meer handhavingsmaatregelen verbinden. Dit gebeurt allen als sprake is van

opzettelijke nalatigheid aan de kant van de bergingsonderneming. Wel behoudt de Stichting IMN zich het recht voor om bij afwijzing van een beveiligingsopdracht de beveiliging en eventueel ook de bijbehorende berging aan een andere gecertificeerde bergingsonderneming op te dragen.

- 5.5 Welke partij neemt de kosten voor zijn rekening voor doortransport over een afstand van meer dan 25 kilometer in opdracht van de politie?
Deze kosten komen niet voor rekening van de Stichting IMN of een in de Stichting IMN participerende alarmcentrale. Het gaat hier om een afspraak die de bergingsonderneming buiten het verband van de *Bergingsovereenkomst* dient te maken.
- 5.6^A Hebben standby-werkzaamheden uitsluitend betrekking op het aan een bergingsonderneming gegunde rayon of kunnen standby-werkzaamheden zich uitstrekken buiten de grenzen van het rayon in één of meer andere IM-rayons?
Standby-werkzaamheden beperken zich tot het aan een bergingsonderneming gegunde IM-rayon.
- 5.6^B Een standby-voertuig wordt ingezet om incidenten sneller te kunnen afhandelen. Dit doel wordt alleen bereikt als het standby-voertuig na aankomst op de incidentlocatie meteen aan het werk kan en niet hoeft te wachten op beveiliging. Wordt bij de inzet van een standby-voertuig ook een aan het standby-voertuig gekoppeld beveiligingsvoertuig standby gehouden?
Nee.
- 6.1.2 De *Bergingsovereenkomst 2019 – 2022* bepaalt dat de bergingsonderneming na ontvangst van een IM-melding met één voertuig uitrukt behalve wanneer het LCM om de inzet van meer voertuigen vraagt. Is dit veranderd ten opzichte van de lopende contractperiode?
Nee. Dezelfde bepaling staat in artikel 5.1.2 van de *Bergingsovereenkomst 2016 – 2019*.
- 6.2.1 De bergingsonderneming is gehouden eventuele nadere instructies op te volgen van het LCM. Is het niet wenselijk om dit voorschrift te clausuleren met de toevoeging “voor zover deze instructies niet in strijd zijn met deze overeenkomst”?
De toevoeging is overbodig. Het LCM dient de *Bergingsovereenkomst* te kennen en deze als leidraad voor het eigen optreden te hanteren.
- 6.3 De termijnen in de *Bergingsovereenkomst* voor het afmelden van bergingen en het aanmelden van de stalling van geborgen voertuigen zijn met name buiten kantoortijden niet altijd haalbaar. Kunnen deze verruimd worden?

Het is van belang dat incidenten zo snel mogelijk worden afgemeld en de stalling van voertuigen zo snel mogelijk wordt aangemeld. De Stichting IMN heeft van bergingsondernemingen of van het LCM nog nooit klachten ontvangen over de gestelde termijnen. Dit betekent dat er geen aanleiding is om de termijnen te verruimen.

6.3.5 Mag de bergingsonderneming informatie en beeldmateriaal verstrekken aan belanghebbenden bij een incident?

Verstrekking van informatie en beeldmateriaal aan derden vraagt voorafgaande toestemming van de Stichting IMN en van eventuele andere betrokkenen.

6.3.6 Aan welke voorwaarden dient te worden voldaan met betrekking tot de aansprakelijkheid van de bergingsonderneming voor schade die als gevolg van de berging wordt toegebracht aan een geborgen voertuig? Kan deze aansprakelijkheid worden afgewezen of worden verlegd naar de Stichting IMN? Waarom heeft de Stichting IMN het gebruik niet voorgeschreven van de voorwaarden die zijn opgesteld door de Vereniging van Bergings- en Mobiliteitsspecialisten (“VBM”)?

Het staat de bergingsonderneming vrij om te bepalen op welke wijze zij deze aansprakelijkheid wil regelen. Daarbij geldt in ieder geval dat:

- de bergingsonderneming deze aansprakelijkheid aanvaardt en daarvoor tekent
- geen aansprakelijkheid wordt verlegd naar de Stichting IMN,
- de gekozen regeling in overeenstemming is met geldende wettelijke bepalingen en jurisprudentie.

Stichting IMN acht het niet wenselijk om aan bergingsbedrijven voor te schrijven dat zij gebruik maken van de regeling van de Vereniging van Bergings- en Mobiliteitsspecialisten (“VBM”) of van enige andere marktpartij of brancheverband.

7 Controleert de Stichting IMN of de bergingsonderneming bij de uitvoering van zijn werkzaamheden de maximumsnelheid respecteert?

Als klachten worden ontvangen over het rijgedrag van de bergingsonderneming kan de Stichting IMN besluiten om te controleren of de bergingsonderneming zich houdt aan de maximumsnelheid en, als dat niet zo is, de bergingsonderneming hier op aanspreken.

7.1 De Stichting IMN stelt zowel eisen aan het aantal bergingen dat wordt uitgevoerd met een aanrijdtijd binnen de normtijd (artikel 7.1) als aan de maximale gemiddelde aanrijdtijd van alle registreerbare bergingen per rapportageperiode. Hoe moet de bergingsonderneming deze twee eisen begrijpen?

De bergingsonderneming moet zorgen dat in iedere rapportageperiode aan beide eisen wordt voldaan.

7.3^A De vereiste aanrijdtijd voor beveiligingsvoertuigen is met name vanuit kleinere vestigingen van de bergingsonderneming in veel gevallen niet haalbaar. Kan deze eis komen te vervallen?

Nee. Voor een adequate beveiliging van de incidentlocatie is het wenselijk dat bergingsvoertuig en beveiligingsvoertuig gelijktijdig of bijna gelijktijdig op de incidentlocatie arriveren. Daarom is het van belang om eisen te stellen aan de aankomsttijd van het beveiligingsvoertuig. Handhaving van deze eis zal op beredeneerde wijze plaatsvinden met inachtneming van de omstandigheden waaronder beveiligingsopdrachten aan de bergingsonderneming worden verstrekt. Beveiligingsopdrachten blijven buiten beschouwing in de reguliere rapportages van aanrijdtijden zoals beschreven in artikel 7.11.

7.3^B Het beveiligingsvoertuig dient binnen zestig seconden na het bergingsvoertuig op de plaats van het incident te arriveren. De bergingsonderneming kan die verplichting alleen aangaan voor beveiligingsopdrachten die in combinatie en tegelijkertijd met bergingsopdrachten worden verstrekt. Kan dit voorbehoud in de *Bergingsovereenkomst* worden gespecificeerd?

Ja. Aan artikel 7.3 wordt de volgende zinsnede toegevoegd: "Die verplichting geldt alleen als de beveiligingsopdracht in combinatie en tegelijkertijd met de betrokken bergingsopdracht aan de bergingsonderneming is verstrekt."

7.7^A Het Aanrijdtijdensysteem Incident Management registreert voor een rijdend bergingsvoertuig één positie per 250 meter Dit komt bij een snelheid van 75 kilometer per uur overeen met één positie per twaalf seconden. Is het, gelet op het belang van precisie bij de registratie van aanrijdtijden, mogelijk om de frequentie van de registratie van aanrijdtijden te verhogen, bijvoorbeeld naar één registratie per seconde?

Nee. Dit zou vragen om software-aanpassingen in het AIM en in alle door IM-bergers gebruikte Momo's. Het zou bovendien leiden tot een stijging van de kosten voor het dataverkeer van de Momo's. De huidige frequentie leidt tot een voldoende mate van precisie en is bovendien een gegeven waar bergingsondernemingen bij het opstellen van hun offerte rekening mee kunnen houden.

7.7^B Hoe wordt de aanrijdtijd bepaald van bergingen die plaatsvinden in een tunnel?

Het Aanrijdtijdensysteem Incident Management ("AIM") ontvangt meestal geen locatiegegevens van bergingsvoertuigen die zich in tunnels bevinden. Als een berging in een tunnel plaatsvindt, wordt de aankomsttijd van het bergingsvoertuig bij het incident gelijkgesteld aan de aankomsttijd van het bergingsvoertuig bij de in-

gang van de tunnel of, nauwkeuriger, het moment waarop de laatste locatie werd verzonden voordat het bergingsvoertuig in de tunnel buiten het bereik van het AIM raakte.

- 7.9^A Voor bergingen waarbij als gevolg van nalatigheid aan de kant van de bergingsonderneming geen Momo-data zijn ontvangen geldt een forfaitaire aanrijdtijd van 25:01 minuten. Dit is een erg hoog cijfer dat de gemiddelde aanrijdtijd negatief zal beïnvloeden, met name omdat het voor de berger niet altijd makkelijk is om te controleren of de Momo's in al zijn bergingsvoertuigen goed functioneren.

Voor het meten van aanrijdtijden is de Stichting IMN afhankelijk van het goede functioneren van de Momo in elk gebruikt bergingsvoertuig. De bergingsonderneming is eigenaar en exploitant van de Momo's in zijn bergingsvoertuigen en daarmee de enige partij die dat goede functioneren kan waarborgen. Het goede functioneren van de Momo's kan de bergingsonderneming in door de Stichting IMN ter beschikking gestelde applicatie Bergerview eenvoudig controleren.

- 7.9^B Aanrijdtijden worden gecorrigeerd voor vertraging die het bergingsvoertuig ondervindt op A-wegen en N-wegen als gevolg van files of andere stremmingen. Op welke manier wordt die vertraging door het Aanrijdtijdensysteem Incident Management ("AIM") van de Stichting IMN berekend?

Bergingsvoertuigen zenden geregeld locatiegegevens en andere gegevens naar het AIM. Als voertuigen zich bevinden op A-wegen of N-wegen wordt voor het stuk weg waarlangs het voertuig zich tussen twee verzonden locaties heeft voortbewogen een gemiddelde snelheid bepaald. Als deze gemiddelde snelheid voor het betrokken stuk weg lager ligt dan 70 kilometer per uur voor A-wegen en 50 kilometer per uur voor N-wegen, wordt voor dat stuk weg een vertragingstijd vastgesteld. Die vertragingstijd is gelijk aan het verschil tussen de werkelijke reistijd op het betrokken stuk weg en de tijd die nodig zou zijn geweest als het bergingsvoertuig het traject had afgelegd met een gemiddelde snelheid van 70 kilometer per uur op A-wegen en 50 kilometer per uur op N-wegen. Als een bergingsvoertuig op zijn route naar het incident op een A-weg een file tegenkomt en daardoor op een eerste stuk weg van 250 meter lengte een gemiddelde snelheid realiseert van 30 kilometer per uur en op een daarop volgend stuk weg van 200 meter een snelheid van 10 kilometer per uur, leidt dat tot een berekende vertraging van:

- 30,00 seconden (werkelijke reistijd over eerste stuk weg van 250 meter bij een gemiddelde snelheid van 30 kilometer per uur) – 12,86 seconden (normatieve reistijd over het eerste stuk weg van 250 meter bij een gemiddelde snelheid van 70 kilometer per uur) = 17,14 seconden vertraging

- 72,00 seconden (werkelijke reistijd over het tweede stuk weg van 200 meter bij een gemiddelde snelheid van 10 kilometer per uur) – 10,29 seconden (normatieve reistijd over het tweede stuk weg van 200 meter bij een gemiddelde snelheid van 70 kilometer per uur) = 61,71 seconden vertraging. Voor de bepaling van de (totale) vertragingcorrectie worden alle op deze manier bepaalde vertragingstijden bij elkaar opgeteld. In het voorbeeld komt dit, als geen andere vertraging optreedt, uit op een totaal van 78,85 seconden vertraging.

7.10 ^A Worden de gemiddelde aanrijdtijden per rapportageperiode op dezelfde manier bepaald als in de lopende contractperiode het geval is?

De gemiddelde aanrijdtijd in een rapportageperiode wordt bepaald door het gemiddelde te nemen van de aanrijdtijden van alle registreerbare meldingen in een periode, een en ander conform artikel 7.8 en artikel 7.10 van de *Bergingsovereenkomst*. Voor zover de methode die wordt toegepast in de lopende contractperiode daarvan afwijkt, kunnen aan de huidige werkwijze geen rechten worden ontleend.

7.10 ^B Wie bepaalt de gemiddelde aanrijdtijd per rapportageperiode, de Stichting IMN of de bergingsonderneming?

De Stichting IMN stelt in elke rapportageperiode de gemiddelde aanrijdtijd in een rayon vast op basis van de gegevens uit het Aanrijdtijdensysteem Incident Management (“AIM”). Als de bergingsonderneming meent dat de Stichting IMN de gemiddelde aanrijdtijd niet juist vaststelt of uitgaat van onjuiste basisgegevens kan zij de Stichting IMN daar overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.11 van de *Bergingsovereenkomst* op wijzen en zal de Stichting IMN, als daar aanleiding toe is, de gegevens uit het AIM en/of de vastgestelde gemiddelde aanrijdtijd corrigeren.

7.12 ^A Als de bergingsonderneming niet voldoet aan de contractuele normen met betrekking tot aanrijdtijden heeft de Stichting IMN het recht om handhavingsmaatregelen te nemen. Is het niet beter om te stellen dat de Stichting IMN in dergelijke gevallen de verplichting heeft om over te gaan tot het nemen van handhavingsmaatregelen?

De Stichting IMN gaat in de beschreven situatie in beginsel over tot het nemen van handhavingsmaatregelen behalve als er goede gronden zijn om dit niet te doen. Een voorbeeld van een grond om af te zien van ontbinding van de overeenkomst is de mogelijk daardoor ontstane noodzaak om een overeenkomst te sluiten met een partij die ongunstiger voorwaarden heeft geboden dan voorwaarden die door de gegunde partij daadwerkelijk worden gerealiseerd. Een ander voorbeeld van een grond voor het afzien van handhavingsmaatregelen is overmacht (zie ook het antwoord op vraag ^A over paragraaf 7.6 van de *Aanbestedingsleidraad*).

7.12^B Aanrijdtijd is in voorliggende aanbesteding niet alleen een service-level eis, maar ook een gunningscriterium. Vraagt dit niet om aanscherping van het handhavingsbeleid met betrekking tot aanrijdtijden?

De Stichting IMN heeft het handhavingsbeleid in de voorliggende aanbesteding aangescherpt ten opzichte van de lopende contractperiode. De *Bergingsovereenkomst 2019 - 2022* voorziet namelijk in de mogelijkheid om schadevergoeding te eisen als de overeenkomst voortijdig ontbonden moet worden (artikel 11.7). Overigens is de Stichting IMN van mening dat voorliggende aanbesteding niet leidt tot een materiële wijziging van het belang van de door de bergingsonderneming behaalde aanrijdtijd ten opzichte van de situatie in de lopende contractperiode. In de lopende contractperiode zijn de normen met betrekking tot aanrijdtijden een gegeven en diende de bergingsonderneming in zijn offerte van die normen uit te gaan bij het bepalen van zijn te offeren tarieven. In voorliggende aanbesteding dient de bergingsonderneming zelf een norm te kiezen en kan hij zijn offertetarief daarop afstemmen. De norm die hij kiest wordt bij gunning een contractuele eis. Die eis heeft een ander karakter dan in de lopende contractperiode het geval is. Er wordt immers gehandhaafd op basis van maximale gemiddelde aanrijdtijden per periode en niet alleen op basis van het percentage aanrijdtijden dat binnen contractuele normtijden valt. Bovendien zal de norm van rayon tot rayon verschillen. Maar voor het overige verandert er niets. Bedrijven dienen aan de contractuele normen te voldoen. Doen zij dit niet dan zal gehandhaafd worden volgens de methodiek die wordt beschreven in artikel 7.12. Dat zal gebeuren op een strikte en consistente manier, zoals ook in de lopende contractperiode het geval is.

7.12^C Welke marge neemt de Stichting IMN in acht bij de handhaving van de normen in artikel 7.1 en 7.2?

De Stichting IMN zal een kleine marge in acht nemen bij de handhaving van de in artikel 7.1 en 7.2 genoemde normen. Die marge zal worden vastgesteld voordat de resultaten in een kwartaal bekend zijn en zal zonder onderscheid voor alle rayons gelden. De Stichting IMN acht het niet wenselijk om deze marge bekend te maken omdat deze daardoor de schijn zou krijgen van een de facto service level. Iedere prestatie beneden de contractuele norm geldt als een verwijtbare tekortkoming. Alleen niet iedere prestatie beneden de contractuele norm geeft aanleiding tot handhavingsmaatregelen.

7.12^D Wat is de procedure die geldt als een bergingsonderneming in een bepaald rayon voor de eerste keer niet voldoet aan de gestelde eisen met betrekking tot aanrijdtijden en wat is de procedure die volgt bij herhaling van die tekortkoming?

Die procedure die is beschreven in artikel 7.12.

7.12^E Geldt er een separaat handhavingsbeleid voor elk van de eisen 7.1 en 7.2 of is het zo dat in elk kwartaal aan beide eisen moet worden voldaan en dat het niet voldoen aan één van de twee eisen, ongeacht welke, of het niet voldoen aan beide eisen tot een gelijkwaardige handhavingsmaatregel leidt?

In elk kwartaal moet aan beide eisen worden voldaan. Voor het handhavingsbeleid maakt het niet uit aan welke eis in een kwartaal niet wordt voldaan en ook niet of slechts aan één eis niet wordt voldaan of aan geen van beide.

8.3 Op welke manier zal de Stichting IMN controleren of bedrijven voldoen aan de kwaliteitseisen en contractvoorwaarden? Gebeurt dit alleen door controles langs de weg of ook door bedrijfsbezoeken?

De Stichting IMN kan van alle haar ter beschikking staande methoden gebruik maken om te controleren of bergingsondernemingen voldoen aan de kwaliteitseisen en contractvoorwaarden.

9.2^A Waarom heeft de Stichting IMN een vast tarief voor stallingskosten vastgesteld en waar is dat tarief op gebaseerd?

De Stichting IMN wenst tactische inschrijvingen op basis van extreem lage of hoge stallingstarieven te voorkomen. Het gekozen tarief van €12,00 per dag is zo gekozen dat het landelijk gewogen gemiddelde stallingstarief in de lopende contractperiode ruimschoots wordt overschreden.

9.2^B Treedt het stallingstarief van €12,00 per dag in de plaats van de met alarmcentrales overeengekomen tarieven?

Nee. Het stallingstarief geldt alleen voor IM-opdrachten. Dit is ook in de lopende contractperiode het geval.

9.3.1 Een berging die langer duurt dan anderhalf uur om andere dan de in artikel 9.3.1 genoemde redenen geldt niet als bijzondere berging. Kunnen voor zo'n berging wel extra kosten in rekening worden gebracht?

Ja. Het basistarief en de daarvan afgeleide tarieven gelden alleen voor een berging die maximaal anderhalf uur duurt.

9.4^A Voor standby-werkzaamheden is in de *Bergingsovereenkomst* een vast tarief van €65,00 per uur opgenomen. Dit is hetzelfde bedrag dat is opgenomen in de lopende *Bergingsovereenkomst*. Waarom is het bedrag niet geïndexeerd? Hoe is bepaald dat dit tarief marktconform is?

In 2011 werden standby-werkzaamheden opgedragen op basis van een separate aanbestedingsprocedure. Het gemiddelde standby-tarief voor alle gegunde percelen

kwam toen uit op €49,34 per uur. Dit is een adequate onderbouwing van de marktconformiteit van het nu gekozen tarief. Het laat bovendien zien dat geen aanleiding is voor indexatie van het bij aanvang van de lopende overeenkomst geldende tarief van €65,00.

9.4^B Geldt het tarief van €65,00 per uur voor standby-werkzaamheden ook voor de rayons waarin mogelijk structurele standby-werkzaamheden plaatsvinden zoals beschreven in paragraaf 3.2 van de *Aanbestedingsleidraad*?

Ja. Dit tarief geldt altijd. Voor de rayons waarin mogelijk structurele standby-werkzaamheden plaatsvinden, wordt aan inschrijvers gevraagd om twee offertes uit te brengen omdat de toekenning van structureel standby-werk gevolgen kan hebben voor de door de inschrijver haalbaar geachte tarieven en aanrijdtijden.

9.5 Zal de Stichting IMN afzien van indexering van bergingstarieven als de jaarmutatie van de toepasselijke prijsindex in enig kalenderjaar negatief is?

In dat geval zal de Stichting IMN handelen naar bevind van zaken en proberen negatieve gevolgen voor de bergingsonderneming te voorkomen of te beperken.

10.4 Is het noodzakelijk dat de bergingsonderneming na zeven dagen het risico draagt voor de kosten van stalling van onverzekerde voertuigen?

Dit risico zal worden beperkt tot bergingen van onverzekerde voertuigen op IM-wegen in het onderliggend wegennet. De tekst van artikel 10.4 van de *Bergingsovereenkomst* wordt als volgt aangepast: "Als blijkt dat een voertuig, geborgen na een ongeval, niet is verzekerd bij een Nederlandse verzekeraar, dan kan de bergingsonderneming de bergingskosten en eventuele andere kosten verhalen op de eigenaar van het voertuig. Als dit niet lukt, bestaan er twee mogelijkheden. Als de berging plaatsvond op een A-weg kan het voertuig worden behandeld volgens de procedure die geldt voor onbeheerd achtergelaten voertuigen (zie artikel 5.2). Dit betekent dat bergings- en stallingkosten worden voldaan door het LCM. Als de berging plaatsvond op IM-weg in het onderliggend wegennet (dus geen A-weg), kan de bergingsonderneming de bergingskosten in rekening brengen bij het LCM. In dat geval geldt voor te factureren stallingskosten een maximum van 7 dagen."

10.6 Als de bergingsonderneming haar factuur niet tijdig instuurt, heeft de alarmcentrale ingevolge artikel 10.6 van de *Bergingsovereenkomst* het recht om een korting van 25% toe te passen op het factuurbedrag. Is dit noodzakelijk? Aan bergingsonderneming komt immers geen vergelijkbaar recht toe om tijdige betaling van bergingsfacturen door de alarmcentrale af te dwingen.

Dit is niet noodzakelijk. De zinsnede "Gebeurt dit niet, dan mag de alarmcentrale op het factuurbedrag een korting van 25% in mindering te brengen" wordt uit de *Bergingsovereenkomst* verwijderd.

10.7 ^A Geldt de betalingstermijn voor bergingsfacturen voor alle alarmcentrales?

Ja.

10.7 ^B Welke middelen kan de bergingsonderneming inzetten om betaling van een factuur af te dwingen, als een alarmcentrale deze niet binnen de gestelde betalingstermijn betaalt.

De bergingsonderneming kan hiervoor alle wettige middelen inzetten. Iedere in de Stichting IMN participerende alarmcentrale is gebonden aan de *Bergingsovereenkomst*.

11.2 Is het mogelijk dat de bergingsonderneming afziet van verlenging van de overeenkomst na drie jaar met nog één jaar.

Nee.

11.7 ^A De Stichting IMN heeft bij voortijdige ontbinding van de *Bergingsovereenkomst* in geval van nalatigheid van de kant van de bergingsonderneming recht op een schadevergoeding. Zal de Stichting IMN van dat recht gebruik maken en die schadevergoeding daadwerkelijk opeisen?

De Stichting IMN heeft in de genoemde situatie het recht maar niet de plicht om een schadevergoeding te vorderen. Of de Stichting IMN van dat recht gebruik zal maken hangt af van de omstandigheden die hebben geleid tot voortijdige beëindiging van de *Bergingsovereenkomst*.

11.7 ^B Is artikel 11.7 van toepassing als de *Bergingsovereenkomst* vóór 1 april 2019, dus voor de aanvang van de bergingswerkzaamheden wordt ontbonden?

Ja. Artikel 11.7 is van kracht gedurende de gehele looptijd van de overeenkomst. Het betrokken artikel geldt niet als een bergingsonderneming van gunning afziet voordat de overeenkomst in werking is getreden, ofwel vóór 1 februari 2019.

11.7 ^C Is artikel 11.7 van toepassing als een berger niet aan de gestelde eisen met betrekking tot aanrijdtijden voldoet, maar er geen andere bergingsonderneming is die de werkzaamheden in de rayon op zich wil nemen?

Artikel 11.7 is alleen van toepassing als de *Bergingsovereenkomst* wordt ontbonden. Als een berger niet aan de eisen met betrekking tot aanrijdtijden voldoet, maar bij gebrek aan een alternatief in het betrokken rayon zijn contract behoudt, is artikel 11.7 niet van toepassing.

11.7^D De aanbesteding kent een minimumtarief dat hoger ligt dan het tarief dat nu in veel rayons geldt. Dit betekent dat in veel rayons de geoffreerde aanrijdtijd het belangrijkste of enige onderscheidende gunningscriterium zal zijn. Dat zal aanbieders ertoe kunnen brengen om onrealistische aanrijdtijden te offeren, al was het maar om tegen een minimale inspanning omzet te behalen in de contractperiode die verstrijkt tot het moment van ontbinding van de overeenkomst. Dit vraagt om verscherping van het handhavingsbeleid, onder meer door het verkorten van de rapportage- en daarmee van de handhavingsperiode van drie maanden naar zes weken.

Voor een consistente en strikte handhaving van aanrijdtijden is het van primair belang dat de gerapporteerde aanrijdtijden correct zijn. Om dit te bereiken wordt elke rapportageperiode een grote inspanning geleverd door de Stichting IMN en de door haar ingeschakelde externe auditor. De doorlooptijd van die inspanning is zodanig dat het verkorten van de rapportageperiode en daarmee het verhogen van de rapportagefrequentie niet haalbaar is. In voorgaande aanbestedingen heeft de Stichting IMN nooit te maken gehad met lichtzinnige inschrijving door partijen die uitsluitend uit waren op het incasseren van omzet in de periode die verstrijkt tot het moment van ontbinding van de overeenkomst. Dergelijk optreden zou grote schade toebrengen aan de reputatie van de betrokken onderneming. In de Stichting IMN werken immers enkele van de belangrijkste opdrachtgevers van bergingswerkzaamheden in Nederland met elkaar samen. De Stichting IMN is desondanks bereid haar handhavingsbeleid ter zake aan te scherpen door het toevoegen van de volgende zinsnede aan artikel 11.7 van de *Bergingsovereenkomst*: “Van aantoonbare nalatigheid is onder meer sprake als de gerealiseerde gemiddelde aanrijdtijd in meer dan één rapportageperiode meer dan zestig seconden achterblijft bij de geoffreerde maximale gemiddelde aanrijdtijd.”

4. Vragen over de *Kwaliteitseisen 2019 - 2022*

Algemeen

De Stichting IMN stelt eisen met betrekking tot de personele en materiële uitrusting van inschrijvers en contractpartners. Zo dient een bergingsonderneming per vestiging over tenminste twee bergingsvoertuigen van een nader omschreven configuratie te beschikken en over tenminste twee op voltijds basis beschikbare bergingsmedewerkers. De aldus vereiste capaciteit is in veel rayons onvoldoende om de verplichtingen uit hoofde van de *Bergingsovereenkomst* te kunnen nakomen. Waarom stelt de Stichting IMN geen hogere eisen?

De *Kwaliteitseisen* hebben het karakter van minimumeisen. De feitelijke eisen die worden gesteld aan de organisatie en uitrusting van de bergingsonderneming worden bepaald door de omvang van het rayon, de bepalingen in de *Bergingsovereenkomst* en de verplichtingen die de bergingsonderneming tegenover andere opdrachtgevers is aangegaan.

Algemeen

Welke toets voert de Stichting IMN uit om vast te stellen dat inschrijvers over voldoende personele en materiële capaciteit beschikken om de ingevolge de *Bergingsovereenkomst* te verrichten werkzaamheden naar behoren uit te voeren?

De Stichting IMN toetst dit niet. Inschrijvers dienen er voor te tekenen dat zij de werkzaamheden in het verband van de *Bergingsovereenkomst* naar behoren uitvoeren. De Stichting IMN ziet er op toe dat dit ook gebeurt en neemt als dat niet zo is handhavingsmaatregelen, waarbij ook de mogelijkheid bestaat tot ontbinding van de overeenkomst. De in de vraag bedoelde toetsing heeft alleen zin als afspraken worden gemaakt over de exclusieve beschikbaarheid van delen van het beschikbare materieel en personeel voor werkzaamheden ten behoeve van de Stichting IMN. Zonder die afspraken kan immers niet worden gewaarborgd dat de bij de bergingsonderneming aanwezige voorzieningen daadwerkelijk beschikbaar zijn voor werk in

het verband van de *Bergingsovereenkomst*. Genoemde afspraken acht de Stichting IMN niet gewenst en ook economisch niet haalbaar.

Algemeen

De Stichting IMN conformeert zich niet aan de inkoopvoorwaarden van Rijkswaterstaat met betrekking tot maatschappelijk verantwoord ondernemen. Waarom niet?

De Stichting IMN is een zelfstandige organisatie met een eigen inkoopbeleid. Dat is gebaseerd op twee pijlers: hoogwaardige dienstverlening en acceptabele kosten.

- 1B De bergingsonderneming dient te voldoen aan de wettelijke bepalingen met betrekking tot het bergen, transporteren en opslaan van voertuigen. Betekent dat de bergingsonderneming dient te beschikken over een NIWO-vergunning?

De Stichting IMN laat de interpretatie van deze en andere toepasselijke wet- en regelgeving over aan betrokkenen en aan de door haar ingeschakelde certificerende instellingen.

- 2^A Eist Stichting IMN dat de bergingsonderneming handelt conform de *Arbeidstijdenwet*?

De Stichting IMN gaat ervan uit dat de bergingsonderneming zich conformeert aan alle geldende wet- en regelgeving. Zij heeft ter zake echter geen toezichhoudende rol en bevoegdheden. Als mocht blijken dat een bergingsonderneming enige wet systematisch overtreedt, kan de Stichting IMN besluiten om de bergingsonderneming hierop aan te spreken en eventueel handhavingsmaatregelen te nemen.

- 2^B Welke eisen stelt de Stichting IMN aan de personele bezetting in de avonduren?

De Stichting IMN stelt hieraan geen eisen. Zij eist in artikel 4.1 van de *Bergingsovereenkomst* dat de bergingsonderneming volcontinu bereikbaar en beschikbaar is en dat zij voldoet aan de andere voorwaarden van de *Bergingsovereenkomst*. Het is aan de bergingsonderneming om te bepalen welke personele bezetting op elk tijdstip van de dag daarvoor nodig is.

- 3 Stelt de Stichting IMN eisen aan de Euro-normering van bergingsvoertuigen?

De Stichting IMN eist dat wordt voldaan aan de ter zake geldende wettelijke normen.

- 3A^A Een voertuig met uitsluitend een lepelinstallatie en geen schuifplateau is niet geschikt voor uitvoering van alle typen bergingswerkzaamheden. Waarom wordt het gebruik van dit voertuig toch toegelaten?

De Stichting IMN ontvangt zelden klachten over de inzet van bergingsvoertuigen die niet zijn berekend op de op de plaats van het incident uit te voeren werkzaamhe-

den. In de meeste gevallen kunnen bergingen door het beschreven voertuig goed worden uitgevoerd. Als het Landelijk Centraal Meldpunt van de Stichting IMN beschikt over informatie waaruit blijkt dat een ander bergingsvoertuig moet worden ingezet, zal zij dit aan de bergingsonderneming laten weten op het moment van opdrachtverlening.

- 3A^B De stichting IMN eist dat de bergingsonderneming beschikt over tenminste één voertuig dat is uitgerust met een kraan met een vlucht van tenminste 8 meter en met een hijscapaciteit van tenminste 1.100 kilogram op een lengte van 8 meter. Deze kraan is niet zwaar genoeg voor het uitvoeren van veel bergingen. Waarom wordt geen hogere eis gesteld?

De Stichting IMN heeft nog nooit klachten ontvangen over onvoldoende capaciteit van de door IM-bergers voor de uitvoering van IM-werkzaamheden ingezette kraan. Er is derhalve geen aanleiding om de eisen met betrekking tot de capaciteit van de kraan te verhogen.

- 3I Waarom dient een beveiligingsvoertuig een gewicht te hebben van tenminste 1.500 kilogram, als andere partijen lichtere voertuigen mogen inzetten voor beveiligingswerkzaamheden?

De Stichting IMN meent dat het beveiligingsvoertuig voldoende massa moet hebben om de incidentlocatie op een acceptabele manier te kunnen beveiligen. De Stichting IMN is niet verantwoordelijk voor normen die andere partijen ter zake hanteren.

- 4A Is het noodzakelijk dat de bergingsonderneming beschikt over een bedrijfspand waarvan het duurzame gebruik is gewaarborgd door een huurovereenkomst met een resterende looptijd van tenminste een jaar? Deze eis kan bij verhuisplannen leiden tot problemen bij de certificatie van de onderneming.

De Stichting IMN acht het van belang dat de bergingsonderneming beschikt over duurzame huisvesting. Als verhuisplannen van de onderneming ertoe leiden dat de bestaande huurovereenkomst een kortere resterende looptijd heeft en de bergingsonderneming aannemelijk kan maken dat dit aan de adequate en duurzame huisvesting van de onderneming niet in de weg staat kan in overleg tijdelijk van deze regel afgeweken worden.

5. Vragen over het *Offerteformulier 2019 - 2022*

Op het Offerteformulier wordt gevraagd om opgave van een Maximale Gemiddelde Aanrijdijd per periode. Moet de term “periode” daarbij worden opgevat in de zin van artikel 7.10 van de *Bergingsovereenkomst*?

Ja.

6. Andere Vragen

Aanbesteding LCM

Zal er in de komende periode een aanbesteding plaatsvinden van de exploitatie van het Landelijk Centraal Meldpunt?

Ja.

Algemene Verordening Gegevensbescherming

Hoe gaat de Stichting IMN om met de *Algemene Verordening Gegevensbescherming* (“AVG”)?

De Stichting IMN conformeert zich aan de AVG. Mocht blijken dat de huidige werkwijze en documenten aanpassing behoeven om aan de AVG te voldoen dan zal de Stichting IMN inschrijvers daarover tijdig informeren.

Algemene Verordening Gegevensbescherming

Is de Stichting IMN op de hoogte van het feit dat er bergingsondernemingen zijn die systemen gebruiken die niet voldoen aan de *Algemene Verordening Gegevensbescherming* (“AVG”)?

Nee.

Algemene Verordening Gegevensbescherming

Hoe staat de Stichting IMN er tegenover dat er bergingsbedrijven zijn die systemen gebruiken die niet voldoen aan de *Algemene Verordening Gegevensbescherming* (“AVG”)?

De Stichting IMN is van het bestaan van dergelijke bedrijven niet op de hoogte.

Algemene Verordening Gegevensbescherming

Is de Stichting IMN van mening dat alle deelnemers aan de *Aanbesteding 2019 - 2022* dienen te voldoen aan de AGV?

De Stichting IMN gaat ervan uit dat de bergingsonderneming zich conformeert aan alle geldende wet- en regelgeving. Zij heeft ter zake echter geen toezichthoudende rol en bevoegdheden.

IM-Meldingen per rayon in 2017

In het document *IM-meldingen per rayon in 2017* staat dat in 2017 in totaal 101.088 IM-meldingen zijn uitgevoerd. Kunt u aangeven hoeveel IM-meldingen de ANWB in dat jaar heeft uitgevoerd?

Geen.